T595 Daytona
Daytona 955i
T509 Speed Triple (885 cm^3)
Speed Triple (955 cm^3)

Manuel de réparation de la moto

Pièce numéro 3850580, 4ème édition, 11.99

Comme cette publication fait l'objet de droits d'auteur, ni ce document, ni aucune partie de celui-ci, ne peut être placé dans un système de classement ni transmis d'une façon quelconque ni par aucun moyen, copié, photocopié, traduit ou converti pour être lu par une machine sans l'accord préalable par écrit de Triumph Motorcycles Limited.

Bien que nous nous soyons efforcés d'assurer l'exactitude de toutes les informations, nous ne pouvons accepter aucune responsabilité pour les inexactitudes ou omissions de cette publication.

Triumph Motorcycles Limited se réserve le droit de modifier les caractéristiques sans aucun préavis et sans aucune obligation d'apporter de telles modifications aux produits construits précédemment. Consultez votre concessionnaire Triumph pour obtenir les informations les plus récentes concernant toute amélioration des produits après la date de cette publication.

Toutes les informations contenues dans cette publication sont basées sur les renseignements les plus récents au moment de son impression. Les illustrations de cette publication sont fournies à titre de référence uniquement et ne représentent pas nécessairement la pièce montée sur votre modèle.

Tous droits réservés, © 1999 Triumph Motorcycles Limited

TABLE DES MATIERES

Introduction

Renseignements généraux 1

Entretien courant 2

Culasse 3

Embrayage 4

Balancier 5

Vilebrequin/bielles/pistons 6

Boîte de vitesses 7

Graissage 8

Système d'alimentation 9

Circuit de refroidissement 10

Suspension arrière/réduction finale 11

Suspension avant/direction 12

Freins 13

Roues/pneus 14

Cadre/carénage 15

Système électrique 16

INTRODUCTION

Ce manuel a été rédigé pour être utilisé essentiellement par des techniciens formés dans un atelier bien équipé. Cependant, il contient suffisamment de détails et d'informations fondamentales pour permettre au propriétaire d'entreprendre des opérations d'entretien et de réparation, s'il le désire. Les opérations ne peuvent être entreprises que si le propriétaire dispose des outils à main et spéciaux nécessaires.

Il est nécessaire de disposer de bonnes connaissances en mécanique et de savoir comment utiliser correctement les outils et les procédures d'atelier pour entreprendre les opérations d'entretien et de réparation d'une façon satisfaisante. Si le propriétaire n'est pas sûr de pouvoir entreprendre l'opération, il devra confier tous les réglages, l'entretien et les réparations à un concessionnaire Triumph agréé.

Pour pouvoir entreprendre les opérations efficacement et éviter des erreurs coûteuses, lisez le texte et familiarisez-vous avec les instructions avant de commencer.

Toutes les opérations doivent être entreprises avec le plus grand soin, dans un local propre et bien éclairé.

Utilisez toujours les outils ou équipements spéciaux spécifiés. N'utilisez jamais d'outils ou d'équipements de fortune car leur emploi pourrait affecter la sécurité de fonctionnement.

Lorsque des mesures précises sont nécessaires, elles ne peuvent se faire qu'à l'aide d'instruments de précision bien étalonnés.

Pendant la durée de la période de garantie, toutes les opérations de réparation et d'entretien doivent être entreprises par un concessionnaire Triumph agréé.

Pour prolonger au maximum l'existence de votre moto:

- Observez attentivement les exigences d'entretien du tableau d'entretien périodique du manuel de réparation.
- Ne permettez pas aux problèmes de s'aggraver. Recherchez la cause de tout bruit inhabituel et de tout changement des caractéristiques de tenue de route de la moto. Rectifiez tout problème dès que possible (immédiatement s'il affecte la sécurité).
- Utilisez uniquement les pièces Triumph d'origine, énumérées dans le catalogue des pièces/microfiche des pièces.
- Suivez attentivement et complètement les instructions de ce manuel. Ne prenez pas de raccourcis.
- Notez toutes les opérations d'entretien et de réparation entreprises ainsi que les dates et toute pièce remplacée.
- Utilisez uniquement les lubrifiants homologués, spécifiés dans le manuel du conducteur, pour l'entretien de la moto.

Comment utiliser ce manuel

Le titre de la section est repris en haut de chaque page, pour faciliter l'emploi de ce manuel.

Chaque section principale est précédée d'une table des matières énumérant les informations contenues dans cette section.

Les différentes instructions constituant l'opération de réparation doivent être entreprises dans l'ordre indiqué.

Les opérations de réglage et de réparation indiquent les numéros des outils spéciaux qui sont représentés sur les illustrations connexes.

Lorsque l'utilisation de l'outil n'est pas évidente, il est illustré en cours d'emploi.

Les opérations de réglage et de réparation contiennent également des indications concernant les limites d'usure, les données appropriées, les couples de serrage, des informations spécialisées et des détails pratiques d'assemblage.

Avertissement, attention et remarque

Les informations particulièrement importantes se présentent sous la forme suivante :

AVERTISSEMENT : ce symbole d'avertissement identifie des instructions spéciales ou des procédés qui, s'ils ne sont pas suivis correctement, pourraient causer une blessure ou des accidents mortels.

ATTENTION : ce symbole de précaution identifie des instructions ou procédés spéciaux qui, s'ils ne sont pas observés rigoureusement, peuvent endommager ou détruire des parties du véhicule.

REMARQUE :

- **Ce symbole indique des points particulièrement intéressants pour une utilisation plus efficace et plus pratique.**

AMIANTE

Cet avertissement peut s'appliquer aux composants suivants ou à tout ensemble contenant un ou plusieurs de ces composants : -

Joints d'étanchéité

Isolateurs

CONSIGNES DE SECURITE

- **Si possible, travaillez à l'extérieur ou dans un local bien ventilé.**
- **Utilisez de préférence des outils à main ou des outils à basse vitesse équipés d'un extracteur de poussière.**
- **Humidifiez la poussière et placez-la dans un récipient hermétique. Débarrassez-vous du récipient hermétique en toute sécurité.**
- **N'utilisez jamais d'air comprimé pour enlever la poussière de ces organes.**

IL EST INTERDIT DE MODIFIER LE SYSTEME D'ECHAPPEMENT

Nous rappelons aux propriétaires que la loi peut interdire :

(a) Le démontage ou la destruction d'un dispositif ou d'un élément d'étude inclus dans tout véhicule neuf si celui-ci a un rôle de silencieux, sauf pour l'entretenir, le réparer ou le remplacer; cette interdiction s'applique avant la vente ou la livraison tout comme au cours de l'utilisation; et

(b) l'utilisation du véhicule lorsqu'un tel dispositif ou élément d'étude a été enlevé ou détruit par toute personne, quelle qu'elle soit.

REFERENCES

Références

Les références aux côtés gauche et droit que l'on rencontrera dans le manuel se rapportent à la moto observée de l'arrière.

Les opérations couvertes par ce manuel ne comprennent pas toujours les essais de la moto après la réparation. Il est indispensable d'inspecter et de contrôler les travaux après l'achèvement et, si nécessaire, d'entreprendre un essai sur route de la moto lorsque les réparations affectent des points touchant à la sécurité.

Dimensions

Les dimensions indiquées correspondent aux spécifications de calcul avec des limites de service, si applicables.

Au cours du rodage d'un véhicule neuf, certains réglages peuvent s'écarter des valeurs spécifiées dans le manuel. Ils seront rétablis par le concessionnaire à l'occasion du service de 800 km/500 miles et devront ensuite se conformer aux valeurs spécifiées dans ce manuel.

REPARATIONS ET REMPLACEMENTS

Nettoyez soigneusement la moto avant toute dépose ou tout démontage. Toute saleté pénétrant dans le moteur ou d'autres organes aura un effet abrasif et réduire la durée d'existence de la moto. Au cours de l'installation d'une pièce neuve, prenez particulièrement soin d'enlever toute poussière ou limaille à proximité.

Effort

Les efforts nécessaires au cours du démontage et de l'assemblage sont une question de bon sens. Si la dépose ou la pose d'une pièce semble particulièrement difficile, interrompez-la et recherchez la raison du problème. N'utilisez jamais de levier pour dégager un composant sous peine d'endommager le composant et la surface d'appui du levier.

Lorsqu'il est nécessaire de frapper une pièce pour faciliter sa dépose, frappez-la légèrement à l'aide d'un maillet en cuir ou en plastique.

Bords

Faites attention à toute arête vive, spécialement au cours du démontage et de l'assemblage du moteur. Portez des gants industriels avant de soulever le moteur ou de l'inverser.

Lorsque des pièces de rechange sont nécessaires, il est indispensable de n'utiliser que des pièces Triumph.

Les caractéristiques de sécurité et les traitements anti-corrosion de la moto peuvent être affectés par l'installation de pièces de rechange autres que celles d'origine Triumph. Dans certains pays, la loi interdit le montage de pièces qui ne se conforment pas aux spécifications d'origine du fabricant.

Méthode de serrage

En règle générale, lorsqu'une pièce est maintenue par plusieurs boulons, écrous ou vis, commencez par engager toutes les fixations et serrez-les de façon régulière et en croix. Cela permettra d'éviter une déformation de la pièce et/ou une fuite de gaz ou d'huile. De même, commencez par desserrer tous les boulons, écrous ou vis (dans l'ordre, si spécifié) d'environ un quart de tour avant de les enlever.

Lorsqu'une séquence de serrage est spécifiée dans le manuel, les boulons, écrous ou vis doivent être serrés dans cet ordre et de la façon indiquée.

Les couples de serrage indiqués dans ce manuel doivent être respectés. Les clefs dynamométriques utilisées pour le serrage doivent être précises.

N'oubliez pas de monter des dispositifs de blocage lorsqu'ils sont spécifiés. Si l'efficacité d'un tel dispositif est affectée par son démontage, le remplacer. Cela est applicable tout particulièrement aux fixations indesserrables, qui doivent toujours être remplacées après tout desserrage. Le cas échéant, une indication dans le texte de ce manuel signalera l'emploi d'une telle fixation.

RENSEIGNEMENTS GENERAUX

TABLE DES MATIERES

	Page
Précautions concernant le système d'allumage	1.3
Substances dangereuses	1.3
Fluoro-élastomères	1.3
Huiles moteur	1.3
Avertissements de sécurité	1.3
Protection de l'environnement	1.4
Consignes de sécurité	1.5
Levage et mise sur support	1.5
Précautions contre les détériorations	1.5
Liquide de refroidissement du moteur	1.5
Nettoyage des pièces	1.5
Graissage	1.6
Joints et plans de joint	1.6
Joint d'étanchéité, joints toriques	1.6
Liquide d'étanchéité, produit frein de filet	1.6
Filetages	1.6
Dispositifs de blocage	1.7
Installation d'une goupille fendue	1.7
Circlips, joncs de retenue	1.7
Ecrous indesserrables	1.7
Boulon indésserable	1.7
Joints spis	1.7
Presse	1.7
Roulement	1.7
Précautions concernant la manutention d'essence	1.8
Précautions concernant l'équipement électrique	1.9
Débranchement de la batterie	1.9
Disciplines	1.10
Fils électriques	1.10
Examen	1.10
Pièces de rechange	1.10
Caractéristiques d'entretien	1.10
Spécifications	1.10
Outils spéciaux et équipement de garage	1.11
Caractéristiques - T509 Speed Triple/T595 Daytona	1.13
Caractéristiques - Speed Triple 955cc/Daytona 955i	1.20
Couples de serrage	1.27

PRECAUTIONS DE SECURITE CONCERNANT LE SYSTEME D'ALLUMAGE

AVERTISSEMENT : le système d'allumage produit des tensions extrêmement élevées. Ne touchez aucune partie du système d'allumage ni les câbles lorsque le moteur tourne.

Un choc électrique dû à un contact avec le système d'allumage peut provoquer des malaises, des blessures et même la mort.

AVERTISSEMENT : les personnes portant des stimulateurs cardiaques ne devront jamais s'approcher des circuits d'allumage ni de l'équipement de diagnostic.

Le système d'allumage et tout équipement de diagnostic peut interrompre le fonctionnement normal de ces stimulateurs et entraîner des malaises ou la mort.

SUBSTANCES DANGEREUSES

AVERTISSEMENT : de nombreux liquides et substances utilisés dans les véhicules sont toxiques et ne devront jamais être avalés; de plus, évitez autant que possible tout contact avec des blessures ouvertes. Parmi ces produits, citons l'acide, l'antigel, l'amiante, le liquide de frein, l'essence, les lubrifiants et divers adhésifs. Observez toujours les instructions figurant sur les étiquettes et respectez-les. Ces instructions ont pour objet d'assurer votre sécurité.

N'IGNOREZ JAMAIS CES INSTRUCTIONS!

Fluoro-élastomères

AVERTISSEMENT : Du matériau élastomère fluoré est utilisé dans la fabrication de divers joints sur les motos Triumph.

En cas d'incendie et si la température dépasse 315°C, cette matière se décomposera et peut être toxique.

Un incendie dégagera des produits de décomposition corrosifs et hautement toxiques, dont le fluorure d'hydrogène, le fluorure-carbonyle et le monoxyde de carbone.

En présence d'eau ou d'humidité, le fluorure d'hydrogène risque de se dissoudre et constituer un acide corrosif liquide fluorhydrique. Dans ces conditions, ne touchez aucun produit et évitez tout contact avec la peau.

Un contact du liquide ou des résidus avec la peau peut provoquer des brûlures profondes et douloureuses entraînant une détérioration permanente et irréversible de la peau et des tissus.

HUILES MOTEUR

AVERTISSEMENT : l'huile peut être chaude au toucher. Un contact avec de l'huile chaude peut provoquer des brûlures et des blessures.

AVERTISSEMENT : un contact prolongé ou répété avec l'huile moteur peut irriter la peau, la sécher ou provoquer une dermatite. De plus, l'huile moteur usagée contient des contaminants nocifs qui peuvent provoquer un cancer. Portez des vêtements appropriés et éviter tout contact avec la peau.

Avertissement de sécurité

- Evitez tout contact prolongé et répété avec les huiles en général et les huiles moteur usagées en particulier.
- Portez des vêtements de protection et des gants imperméables si possible.
- Ne placez pas de linges gras en poche.
- Nettoyez régulièrement les salopettes. Jetez les vêtements fortement souillés et les chaussures imbibées d'huile.
- Soignez immédiatement toute blessure ouverte ou coupure. Sachez toujours où se trouve le poste de premiers secours le plus proche.
- Utilisez des crèmes de protection et placez-les sur la peau avant de travailler, afin de la protéger contre les effets de l'huile et de la graisse et pour faciliter l'enlèvement de ces produits à la fin des opérations.
- Enlevez toute trace d'huile à l'eau et au savon (des produits pour la peau et une brosse à ongles sont très utiles). Les produits contenant de la lanoline remplacent les huiles naturelles de la peau.
- N'utilisez pas d'essence, de gasoil, de diluants ou autres solvants pour nettoyer la peau.
- Faites appel immédiatement à un médecin en cas de problème.
- Si possible, dégraissez les composants avant de les manipuler.

AVERTISSEMENT : évitez tout risque d'accident aux yeux. Portez toujours des lunettes de protection lorsque vous utilisez un marteau, de l'air comprimé, des produits de nettoyage ou lorsqu'il y a un risque QUELCONQUE de projection de débris ou de produits chimiques.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

ATTENTION : ne versez pas l'huile par terre, ni dans les égouts ou les cours d'eau. Pour éviter toute pollution des cours d'eau, etc., débarrassez-vous de l'huile d'une façon intelligente. En cas de doute, demandez conseil aux autorités locales.

La combustion des huiles moteur usagées dans des chaudières ou appareils de chauffage n'est recommandée que pour les appareils de conception approuvée. En cas de doute, demandez conseil aux autorités locales et/ou au constructeur de l'appareil approuvé.

Pour se débarrasser de l'huile et des filtres usagés, utilisez les services d'entreprises agréées, les installations homologuées ou les entreprises de recyclage. En cas de doute, contactez les autorités locales pour savoir que faire.

FREINS

AVERTISSEMENT : le liquide de frein est hygroscopique et absorbera l'humidité de l'air. Toute eau absorbée réduira fortement le point d'ébullition du liquide de frein et réduira le rendement de freinage.

Remplacez le liquide de frein aux intervalles spécifiés dans le programme d'entretien périodique. La conduite risque d'être dangereuse si on néglige cet entretien important!

Ne renversez pas de liquide de frein sur la carrosserie car il endommagera toute surface peinte et les surfaces en plastique.

Utilisez toujours du liquide de frein neuf provenant d'un bidon scellé et n'utilisez jamais de liquide provenant d'un bidon non hermétique ou déjà ouvert.

Ne mélangez pas différentes marques de liquide. Recherchez toute fuite de liquide autour des raccords et joints de frein.

Assurez-vous régulièrement qu'aucun flexible de frein n'est endommagé.

LE FAIT DE NE PAS RESPECTER LES AVERTISSEMENTS CI-DESSUS PEUT REDUIRE LE RENDEMENT DES FREINS ET ENTRAINER UN ACCIDENT.

AVERTISSEMENT : si vous remarquez une baisse de niveau considérable dans un des réservoirs de liquide de frein, demandez conseil à votre concessionnaire Triumph agréé avant de conduire la moto.

Si le serrage du frein avant ou arrière semble spongieux ou si la course de la poignée ou de la pédale devient excessive, les tuyaux de frein contiennent de l'air ou le frein est défectueux.

Comme il est dangereux de conduire la moto dans de telles conditions, faites vérifier les freins immédiatement par un concessionnaire Triumph agréé avant de conduire la moto.

Si vous ne prenez pas immédiatement toute mesure corrective nécessaire, vous risquez de réduire le rendement des freins et un accident.

AVERTISSEMENT : utilisez uniquement du liquide de frein de spécification DOT 4, comme spécifié dans la section d'information générale de ce manuel. L'emploi de liquides de frein autres que les liquides DOT 4 indiqués dans la section d'information générale peuvent réduire le rendement des freins et provoquer un accident.

Le fait de ne pas remplacer le liquide de frein aux intervalles spécifiés dans le programme d'entretien périodique peut réduire le rendement des freins et provoquer un accident.

AVERTISSEMENT : n'utilisez jamais de graisse à base minérale sur les composants des circuits de freins ni sur les surfaces en contact avec ceux-ci. Une graisse minérale endommagera les coupelles hydrauliques des étriers et des maître-cylindres.

Une détérioration due au contact avec une graisse minérale peut réduire le rendement des freins et provoquer un accident.

CONSIGNES DE SECURITE

Levage et mise sur support

AVERTISSEMENT : Contrôlez toujours que les capacités de levage et de sécurité de l'appareil sont suffisantes pour le poids à soulever. Assurez-vous que la moto soit bien soutenue, afin d'éviter sa chute avant le levage, pendant celui-ci ou lors de la mise sur support.

N'utilisez jamais un moyen de support unique au cours de toute opération sur la moto. Utilisez des fixations de sécurité supplémentaires.

Ne laissez pas traîner d'outils, d'appareils de levage, d'huile renversée, etc. là où ils pourraient être dangereux. Travaillez toujours dans un local propre et bien rangé et rangez tous les outils lorsque les travaux sont terminés.

Précautions contre les détériorations

Evitez de renverser du liquide de frein ou de l'acide de batterie sur une partie quelconque de la carrosserie. Lavez immédiatement à l'eau tout liquide renversé.

Débranchez le fil de masse de la batterie avant d'entreprendre toute opération, comme indiqué dans les **PRECAUTIONS ELECTRIQUES**.

Utilisez toujours l'outil spécial préconisé.

Protégez les surfaces exposées de palier et d'étanchéité et les filetages des vis contre toute détérioration.

Liquide de refroidissement du moteur

AVERTISSEMENT : le liquide de refroidissement contient de l'antigel et des inhibiteurs de corrosion qui sont des produits chimiques nocifs pour le corps humain. N'avalez jamais d'antigel, d'inhibiteur de corrosion ni de liquide de refroidissement de la moto.

AVERTISSEMENT : n'enlevez pas le bouchon du radiateur lorsque le moteur est chaud. Lorsque le moteur est chaud, le liquide de refroidissement à l'intérieur du radiateur sera également chaud et sous pression. Tout contact avec le liquide de refroidissement sous pression provoquera des brûlures et des blessures.

ATTENTION : l'antigel contient un inhibiteur de corrosion permettant d'éviter une détérioration des surfaces métalliques à l'intérieur du circuit de refroidissement. Sans cet inhibiteur, le liquide de refroidissement "corrodera" les surfaces métalliques et la corrosion entraînera un colmatage des passages du circuit qui provoquera un échauffement et une détérioration du moteur. Utilisez toujours l'antigel correct, spécifié dans le manuel du conducteur. N'utilisez jamais d'antigel à base de méthanol car il ne présente pas les propriétés anticorrosion nécessaires.

ATTENTION : utilisez de l'eau distillée et de l'antigel (consultez les spécifications de l'antigel) dans le circuit de refroidissement.

Si on utilise de l'eau calcaire dans le circuit, elle provoquera des dépôts de calcaire dans les passages d'eau, lesquels réduiront considérablement le rendement du circuit de refroidissement. Une réduction du rendement du circuit de refroidissement peut provoquer un échauffement du moteur et une détérioration importante de celui-ci.

Nettoyage des pièces

Nous vous conseillons d'utiliser un solvant à haut point d'éclair pour réduire les risques d'incendie.

Observez toujours les directives de l'emballage avant d'utiliser tout solvant.

Utilisez toujours le produit de nettoyage recommandé ou son équivalent.

N'utilisez pas d'équipement de dégraissage sur les organes contenant des pièces qui pourraient être endommagées par ce procédé. Si possible, nettoyez les pièces et leurs alentours avant de les déposer. Observez toujours une propreté rigoureuse au cours du nettoyage de pièces démontées.

Graissage

L'usure du moteur est généralement la plus grande au cours de sa montée en température et avant que toutes les surfaces mobiles ne soient recouvertes d'une pellicule lubrifiante. Au cours de l'assemblage, huilez ou graissez (suivant ce qui convient le mieux) toute surface de frottement ayant perdu sa pellicule lubrifiante. Enlevez toute trace de graisse usagée et d'huile sale. Cela est dû au fait que les lubrifiants usagés perdent leurs qualités lubrifiantes et peuvent contenir des particules abrasives.

Utilisez les lubrifiants préconisés. Certaines huiles et graisses ne doivent être utilisées que dans des applications particulières et peuvent être nuisibles dans les applications auxquelles elles ne sont pas destinées. Ce manuel mentionne l'emploi de graisse au bisulfure de molybdène au cours de l'assemblage de certaines pièces du moteur et du châssis. Consultez toujours les recommandations du constructeur avant d'utiliser tout lubrifiant spécial de ce type.

Joints et plans de joint

Assemblez les joints à sec, sauf indication contraire dans le manuel.

Si l'emploi de joints et/ou de produit d'étanchéité est recommandé, enlevez toute trace d'ancien produit d'étanchéité avant l'assemblage. N'utilisez pas d'outils pouvant endommager le plan d'étanchéité et supprimez toute rayure ou bavure du plan à l'aide d'une pierre à huile. N'introduisez pas de saletés ni de produit d'étanchéité dans les trous taraudés.

Joints d'étanchéité, joints toriques

Ne réutilisez pas les joints d'étanchéité ou joints toriques usagés. Les surfaces correspondantes autour du joint doivent être propres et parfaitement lisses pour éviter toute fuite d'huile ou perte de compression.

Liquide d'étanchéité, produit frein de filet

Observez les recommandations du fabricant concernant le nettoyage et la préparation des surfaces devant recevoir ces produits. Utilisez le produit d'étanchéité avec parcimonie car un excès peut boucher les passages d'huile et entraîner des dégâts importants.

Avant l'assemblage, nettoyez tous les tuyaux, profilés ou creux à l'air comprimé.

AVERTISSEMENT : pour éviter tout accident, protégez-vous toujours les yeux, le visage et les oreilles avant d'utiliser de l'air comprimé. Portez toujours des gants avant d'utiliser de l'air comprimé à proximité de la peau.

Filetages

Des filetages métriques conformes aux normes ISO sont utilisés.

Jetez toujours les écrous, boulons et vis endommagés.

Les écrous à créneaux ne devront pas être desserrés pour aligner le trou de goupille fendue, sauf lorsque cette opération est spécifiée au cours d'un réglage.

Ne placez pas d'huile ni de graisse dans les trous taraudés borgnes. L'effort hydraulique produit au cours du serrage du boulon ou du goujon pourrait fissurer le logement.

Serrez toujours un boulon ou un écrou au couple spécifié. Des filetages endommagés ou corrodés peuvent affecter le couple de serrage.

Sauf indication contraire, installez toujours les fixations filetées sans lubrifiant.

AVERTISSEMENT : ne lubrifiez jamais un filetage, sauf indication contraire.

Lorsque le filetage d'une fixation est lubrifié, son frottement est réduit. La réduction de frottement peut provoquer un serrage excessif et une défaillance possible de la fixation.

En cas de défaillance d'une fixation en cours de route, le composant maintenu peut se détacher et provoquer une embardée et un accident.

Dispositifs de blocage

Redressez toujours les languettes de blocage et installez des rondelles de blocage neuves; ne remployez jamais les rondelles à languette.

Installation d'une goupille fendue

Installez toujours des goupilles fendues neuves, de taille correcte pour le trou de boulon ou de goujon. Ne desserrez pas les écrous à créneaux pour installer la goupille fendue.

Installez toujours des goupilles cylindriques neuves se montant à serrage doux dans l'orifice.

Circlips, joncs de retenue

Remplacez tout circlip et jonc de retenue déposé. La dépose affaiblit et déforme les circlips et provoque leur desserrage dans la gorge. Lors de la pose des circlips et joncs de retenue, prenez soin de ne pas les étirer ni les comprimer plus qu'il ne faut pour les installer.

Utilisez toujours un circlip de rechange correct, tel que spécifié dans le catalogue des pièces Triumph.

Ecrous indesserrables

Les écrous indesserrables peuvent être remployés à condition qu'ils offrent une résistance lorsque la partie serrante passe sur le filetage du boulon ou du goujon.

Ne remployez PAS les écrous indesserrables aux emplacements critiques, éléments de suspension par exemple. Utilisez toujours un écrou indessérrable neuf, de type correct.

Boulon indesserable

Un boulon indesserable est identifié par la section colorée du filetage recouverte de produit de freinage.

Sauf indication contraire spécifique dans la procédure de réparation, les boulons indesserrables ne peuvent pas être réutilisés et DOIVENT être remplacés après tout desserrage ou dépose.

⚠ AVERTISSEMENT : la conduite pourrait être dangereuse si on ne remplace pas un boulon indesserable. Remplacez toujours les boulons indesserrables.

Joints spis

Remplacez tout joint d'huile ou de graisse déposé. La dépose endommagera le joint spi et entraînera une fuite d'huile si on le remonte.

Assurez-vous que la surface sur laquelle le joint neuf doit se déplacer est exempte de bavures ou de rayures. Remplacez le composant si la surface d'étanchéité d'origine ne peut pas être rétablie.

Protégez le joint de toute surface qui pourrait l'endommager au cours de son installation. Utilisez une douille de protection ou du ruban pour couvrir la surface appropriée et évitez de toucher la lèvre d'étanchéité.

Lubrifiez les lèvres d'étanchéité au lubrifiant préconisé. Cela permettra d'éviter une détérioration au cours de l'utilisation initiale. En ce qui concerne les joints à lèvres doubles, placez de la graisse sur la surface entre les lèvres.

Lorsqu'un joint comporte des inscriptions du constructeur, placez ce joint avec les inscriptions vers l'extérieur.

Les joints doivent être mis en place à l'aide d'un outil approprié. Des outils incorrects endommageront le joint.

Presse

Huilez l'extérieur ou l'intérieur de toutes pièces installées à l'aide d'une presse ou d'un outil de chasse - roulement de roue par exemple - afin qu'elle s'engage aisément.

Roulement

Lors de la pose d'un roulement, poussez la cuvette de roulement monté à frottement doux à l'aide d'une chasse appropriée. Cela permet d'éviter des tensions excessives ou des détériorations dans les composants. Pressez le roulement jusqu'à ce qu'il touche l'épaulement dans l'alésage ou celui de l'arbre.

Pressez ou chassez les joints à la profondeur voulue dans leur logement, la lèvre d'étanchéité étant tournée vers le lubrifiant à contenir, si le logement présente un épaulement ou à fleur de la face du logement si celui-ci ne présente pas d'épaulement.

PRECAUTIONS CONCERNANT LA MANUTENTION DU CARBURANT

Généralités

On trouvera ci-après les précautions fondamentales à observer pour une manutention en toute sécurité du carburant. Elles décrivent également d'autres risques que l'on ne devra pas ignorer. Ces renseignements sont fournis à titre d'information seulement et, en cas de doute, consultez l'officier de votre service local de pompiers.

Essence

Lorsque l'essence s'évapore, elle occupe 150 fois son volume et la dilution de cette vapeur dans l'air produit un mélange aisément inflammable. Cette vapeur est plus lourde que l'air et descendra toujours au niveau le plus bas. Elle peut être répandue aisément dans un atelier par les courants d'air; par conséquent, même un faible débordement d'essence peut être très dangereux.

AVERTISSEMENT : l'essence est extrêmement inflammable et peut être déflagrante dans certaines conditions. Observez toujours les précautions suivantes avant d'enlever le bouchon du réservoir à essence;

Coupez le contact de la moto.

Ne fumez pas.

Prévoyez toujours un extincteur contenant de la MOUSSE, du CO2, du HALON ou de la POUDRE au cours de la manutention ou de la vidange d'essence ou du système d'alimentation. Prévoyez également des extincteurs dans tout local de stockage d'essence.

Commencez toujours par débrancher le fil négatif (noir) de la batterie du véhicule avant d'entreprendre toute opération sur le système d'alimentation.

Prenez toujours soin de bien aérer tout local dans lequel on doit manipuler, vidanger ou remiser de l'essence ou démonter des systèmes d'alimentation. Eteignez ou déplacez toute source possible d'allumage (y compris appareils à veilleuse). Toute baladeuse doit être du type antidéflagrant et conservée à l'abri de tout épanchement d'essence.

Des panneaux d'avertissement doivent être apposés à une distance sûre de la zone de travail, pour indiquer aux autres qu'une manutention d'essence est en cours. Le panneau doit avertir le lecteur des précautions nécessaires.

On risque un incendie et des blessures si on ne tient pas compte des avertissements ci-dessus.

AVERTISSEMENT : ne permettez à personne de réparer des composants du système d'alimentation à moins qu'elle n'ait reçu une formation spécialisée concernant les risques d'incendie pouvant découler d'une installation incorrecte et les réparations des composants des systèmes d'alimentation.

Les réparations entreprises par un personnel non qualifié peuvent affecter la sécurité et entraîner des blessures.

AVERTISSEMENT : la vidange ou le soutirage d'essence d'un véhicule devra toujours être entrepris dans un local bien ventilé.

La contenance du récipient utilisé doit être plus que suffisante pour la quantité de carburant à soutirer ou à vidanger. Le contenu du récipient devra être clairement indiqué sur celui-ci et il sera rangé dans un local sûr, satisfaisant aux exigences de la législation locale.

Lorsque de l'essence a été extraite ou soutirée d'un réservoir, continuez d'observer les précautions concernant les sources d'allumage et les flammes nues.

On risque un incendie et des blessures si on ne tient pas compte des avertissements ci-dessus.

Dépose du réservoir d'essence

Attachez une étiquette d'avertissement "VAPEUR D'ESSENCE" sur le réservoir dès qu'il est déposé de la moto. Dans tous les cas, rangez-les dans un endroit sûr, bien indiqué.

Réparations de châssis

AVERTISSEMENT : après tout accident ou collision de la moto faites-la réparer ou inspecter par un concessionnaire Triumph agréé. Tout accident peut endommager la moto au point que, si elle n'est pas réparée correctement, on risque un second accident pouvant entraîner des blessures ou la mort.

Ne modifiez jamais le cadre car toute modification par soudure ou perçage peut affaiblir le cadre et être la cause d'un accident.

PRECAUTIONS CONCERNANT L'EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Les directives suivantes ont pour objet d'assurer la sécurité de l'opérateur tout en évitant une détérioration des composants électriques et électroniques de la moto. Si nécessaire, les précautions spéciales sont détaillées dans les sections appropriées du présent manuel et on devra s'y référer avant d'entreprendre les opérations de réparation.

Equipement - Avant d'entreprendre toute opération de contrôle de la moto, assurez-vous que tout l'équipement d'essai approprié fonctionne correctement et que tous les faisceaux et connecteurs sont en bon état, en prenant particulièrement soin des fils et fiches d'alimentation secteur.

AVERTISSEMENT : le système d'allumage produit des tensions extrêmement élevées. Ne touchez aucune partie du système d'allumage ni les câbles lorsque le moteur tourne.

Un choc électrique dû à un contact avec le système d'allumage peut provoquer des malaises, des blessures et même la mort.

AVERTISSEMENT : les personnes portant des stimulateurs cardiaques ne devront jamais s'approcher des circuits d'allumage ni de l'équipement de diagnostic.

Le système d'allumage et tout équipement de diagnostic peut interrompre le fonctionnement normal de ces stimulateurs et entraîner des malaises ou la mort.

AVERTISSEMENT : la batterie contient des produits nocifs. Eloignez toujours les enfants de la batterie, qu'elle soit montée sur la moto ou non.

N'utilisez pas de batterie de secours, ne réunissez pas les câbles de la batterie et n'inversez pas la polarité des câbles sous peine de provoquer une étincelle qui pourrait enflammer les gaz de la batterie et entraîner des blessures.

Circuits à haute tension - Utilisez toujours des pinces isolantes pour débrancher les circuits H.T. en fonction. Redoublez de prudence au cours de la mesure de tension des bornes de la bobine alors que le moteur tourne car de hautes tensions provisoires peuvent s'y produire.

Connecteurs et faisceaux - Le moteur d'une moto représente un environnement particulièrement hostile en ce qui concerne les composants et connecteurs électriques. Assurez-vous toujours que ces pièces sont sèches et exemptes d'huile avant de brancher ou de débrancher l'équipement d'essai. Ne débranchez jamais les connecteurs en les forçant à l'aide d'outils ou en tirant le faisceau de fils. Dégagez toujours les verrouillages avant la dépose et notez l'orientation afin d'assurer une connexion correcte. Prenez soin de replacer toute gaine ou produit de protection, le cas échéant.

Après avoir confirmé la défaillance d'un composant, coupez le contact et commencez par débrancher le fil négatif (noir) de la batterie. Enlevez le composant et soutenez le faisceau débranché. Au cours de la repose, ne placez pas les mains grasses sur les connexions électriques et enfoncez les connecteurs jusqu'à ce que les verrouillages s'engagent complètement.

Débranchement de la batterie

Avant de débrancher la batterie, éteignez tout appareil électrique.

AVERTISSEMENT : pour éviter tout risque de déflagration de la batterie et toute détérioration des composants électriques, commencez TOUJOURS par débrancher le fil négatif (noir) de la batterie. Pour rebrancher la batterie, commencez toujours par le fil positif (rouge) avant le fil négatif (noir). Débranchez toujours la batterie avant de travailler sur une partie quelconque du circuit électrique.

On risque des détériorations électriques et un incendie pouvant provoquer des blessures si on ne tient pas compte des avertissements ci-dessus.

Contrôlez que les fils de batterie soient acheminés correctement et ne risquent pas de s'user par frottement en cours d'utilisation.

Disciplines

Coupez le contact avant tout branchement ou débranchement du système. Le débranchement de connexions "sous tension" peut provoquer des pointes de courant qui peuvent endommager les composants électroniques.

Assurez-vous que les mains et les surfaces de travail soient propres et exemptes de graisse, limaille, etc., car la graisse attire la poussière et peut provoquer des pertes électriques ou une résistance élevée des contacts.

Avant d'entreprendre tout essai, et périodiquement au cours de l'essai, touchez une bonne masse pour décharger toute l'électricité statique du corps. Cela est dû au fait que certains composants électroniques sont vulnérables à l'électricité statique.

Fils électriques

Tous les fils électriques sont de couleur unie ou bicolore et, sauf indication contraire, ils doivent être raccordés à des fils de même couleur. Sur tous les fils bicolores, la couleur principale est parcourue par un filet de couleur secondaire. Un fil bicolore est identifié par la couleur principale suivie de la couleur secondaire. Par exemple un fil jaune à filets rouges sera désigné "jaune/rouge"; si la couleur rouge était la couleur principale il serait désigné "rouge/jaune".

Examen

Examinez visuellement toutes les pièces démontées et remplacez-les si elles présentent un des défauts suivants:

Abrasion, fissures, durcissement, gauchissement, flexion, coups, rayures, changements de couleur, détérioration, grippage ou tout dégât, quel qu'il soit.

Pièces de rechange

AVERTISSEMENT : utilisez uniquement des pièces Triumph d'origine pour l'entretien, la réparation ou la conversion des motos Triumph. Pour être certain d'obtenir des pièces Triumph d'origine, commandez toujours les pièces, accessoires et conversions à un concessionnaire Triumph agréé. Le montage de pièces, accessoires ou conversions non approuvés peut affecter la tenue de route, la stabilité ou d'autres aspects d'utilisation de la moto et pourrait provoquer un accident corporel ou fatal.

AVERTISSEMENT : faites toujours installer les pièces, accessoires et conversions d'origine Triumph par un concessionnaire Triumph agréé. Le montage de pièces, accessoires et conversions par un concessionnaire non agréé peut affecter la tenue de route, la stabilité et d'autres aspects de fonctionnement de la moto pouvant entraîner un accident ainsi que des blessures ou la mort.

AVERTISSEMENT : faites toujours installer les pièces, accessoires et conversions d'origine Triumph par un technicien expérimenté. Pour avoir la certitude que le technicien est expérimenté, faites toujours installer les pièces par un concessionnaire Triumph agréé. Le montage de pièces, accessoires et conversions par toute personne autre qu'un technicien formé d'un concessionnaire Triumph agréé peut affecter la tenue de route, la stabilité et d'autres aspects de fonctionnement de la moto pouvant entraîner un accident ainsi que des blessures ou la mort.

Caractéristiques d'entretien

Les caractéristiques techniques données dans ce manuel représentent les cotes et spécifications de pièces d'origine neuves. Lorsque les valeurs d'une pièce peuvent être dépassées, une limite de service est indiquée.

Les termes et conditions de la garantie de la moto seront invalidés par le montage de pièces autres que celles recommandées par Triumph.

Toutes les pièces Triumph d'origine sont entièrement couvertes par la garantie de la moto. Les concessionnaires Triumph ont l'obligation de fournir exclusivement des pièces de rechange Triumph d'origine.

Spécifications

Triumph poursuit une politique d'amélioration constante des spécifications, de la conception et de la production de ses motos, laquelle entraîne par conséquent des modifications sans préavis.

Bien que nous nous soyons efforcés d'assurer l'exactitude de ce manuel, il ne doit pas être considéré comme guide infaillible des spécifications actuelles d'une moto particulière.

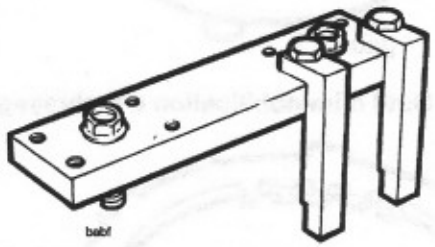
Les concessionnaires Triumph agréés ne sont pas des agents de Triumph et ils n'ont absolument aucun droit d'engager Triumph par des promesses ou des déclarations expresses ou sous-entendues, quelles qu'elles soient.

Outils spéciaux et équipement de garage

Des outils spéciaux ont été développés pour faciliter la dépose, le démontage et l'assemblage de certains organes mécaniques d'une manière pratique, sans causer de dégâts. Certaines opérations décrites dans ce manuel de réparation ne peuvent pas être entreprises sans l'aide des outils spéciaux appropriés. Dans ce cas, les outils nécessaires seront décrits dans la procédure.

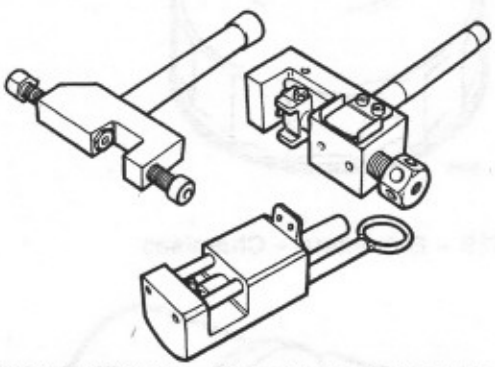
Outils spéciaux :

T3880012 - Outil d'enlèvement de cale de soupape



3880040-T0301 - Outil de blocage d'arbre d'alternateur

3880205 - Entretien de la chaîne secondaire

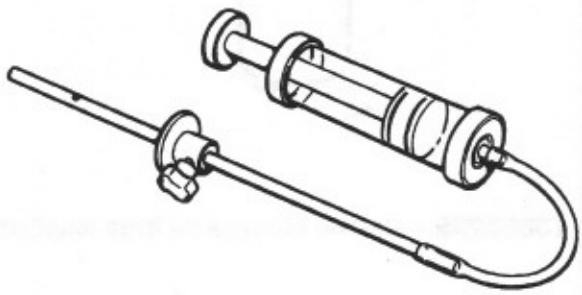


3880070-T0301 - Pose de roulement de roue

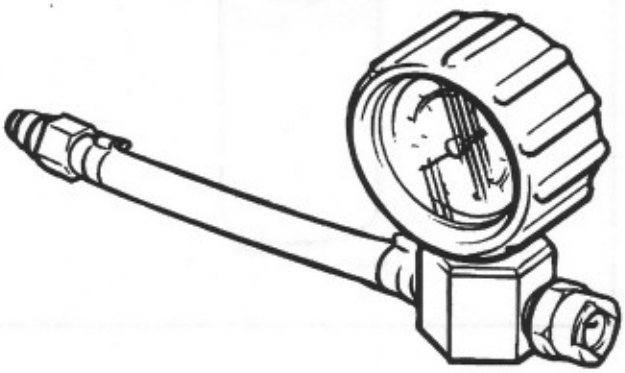
3880075-T0301 - Pose de roulement de roue

T3880105 - Jauge angulaire

3880160-T0301 - Outil de remplissage/vidange de fourche



T3880048 Manomètre de carburant



T3880250 - Diagnostic de gestion moteur

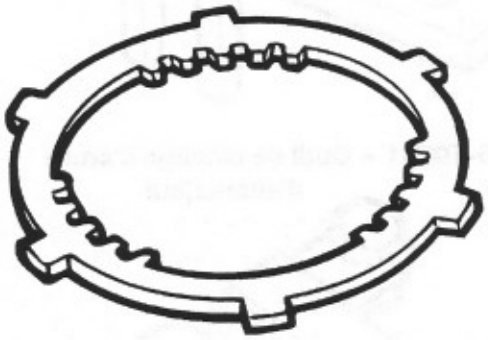
T3880300 - Clef d'écrou supérieur de té

gabe

T3880285 - Chasse pour palier/joint de fourche

gahd

T3880305 - Outil d'immobilisation d'embrayage



T3880290 - Clef pour bride de bras oscillant

gabc

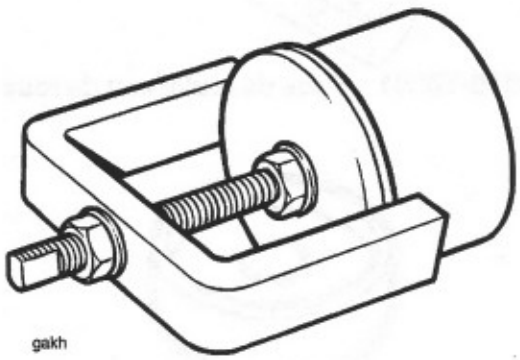
T3880311 - Clef pour filtre à huile

gahc

T3880295 - Clef de blocage de bras oscillant

gabd

T3880315 - Extracteur - Chemises



gakh

Caractéristiques		T509 Speed Triple	T595 Daytona
Moteur		3 cylindres, 12 soupapes, deux arbres à cames en tête	3 cylindres, 12 soupapes, deux arbres à cames en tête
Implantation		Transversal, en ligne	Transversal, en ligne
Cylindrée		885 cm3	955 cm3
Alésage x course		76,0 mm x 65 mm	79,0 mm x 65 mm
Rapport volumétrique		11,0 : 1	11,2 : 1
Numérotation des cylindres		Gauche à droite (N°3 à côté de la chaîne de distribution)	Gauche à droite (N°3 à côté de la chaîne de distribution)
Ordre d'allumage		1-2-3	1-2-3
Puissance maxi.		108 PS à 9100 tr/min.	130 PS à 10200 tr/min.
Couple maxi.		85 N.m à 7500 tr/min.	100 N.m à 8500 tr/min.
Culasse			
Diamètre de tête de soupape.	Admission	30,0 mm	32,5 mm
	Echappement	26,0 mm	28,0 mm
Levée de soupape	Admission	8,9 mm	9,35 mm
	Echappement	8,6 mm	9,30 mm
Diamètre de tige de soupape.	Admission	5,490 mm/5,475 mm (5,47 mm min.)	5,490 mm/5,475 mm (5,47 mm min.)
	Echappement	5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)	5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)
Diamètre d'alésage de guide de soupape		5,515 mm/5,500 mm	5,515 mm/5,500 mm
Jeu de la tige de soupape dans le guide	Admission	0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.)	0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.)
	Echappement	0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)	0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)
Portée de siège de soupape (sur le siège)		1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)
Portée de siège de soupape (soupape)		2,5 mm/1,8 mm	2,5 mm/1,8 mm
Angle de siège de soupape		45°	45°
Charge de ressort de soupape à la longueur spécifié	Intérieur	15 kg min. à 24,0 mm	15 kg min. à 24,0 mm
	Extérieur	41 kg min. à 26,5 mm	41 kg min. à 26,5 mm
Jeu de soupape	Admission	0,15 mm/0,10 mm	0,15 mm/0,10 mm
	Echappement	0,20 mm/0,15 mm	0,20 mm/0,15 mm
Diamètre de poussoir de soupape.		27,993 mm/27,987 mm	27,993 mm/27,987 mm
Diamètre d'alésage de poussoir de soupape		28,021 mm/28,000 mm	28,021 mm/28,000 mm
Calage de la distribution	Admission - Ouverture	21° avant PMH (à une levée de 1,0 mm)	30° avant PMH (à une levée de 1,0 mm)
	Fermeture	50° après PMB (à une levée de 1,0 mm)	41° après PMB (à une levée de 1,0 mm)
	Durée	251°	251°
	Echappement -Ouverture	51° avant PMB (à une levée de 1,0 mm)	39° avant PMB (à une levée de 1,0 mm)
	Fermeture	25° après PMH (à une levée de 1,0 mm)	30° après PMH (à une levée de 1,0 mm)
	Durée	256°	249°
Diamètre de portée d'arbre à cames		22,93 mm/22,90 mm	22,93 mm/22,90 mm
		22,936 mm/22,923 mm (saillie)	22,936 mm/22,923 mm (saillie)
Jeu de portée d'arbre à cames		0,12 max.	0,12 max.
Diamètre d'alésage de portée d'arbre à cames		23,021 mm/23,000 mm	23,021 mm/23,000 mm
Jeu axial d'arbre à cames		0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)

Caractéristiques			T509 Speed Triple	T595 Daytona
Culasse (continué)				
Voile d'arbre à cames			0,05 mm max.	0,05 mm max.
Longueur libre du ressort du tendeur de chaîne de distribution			73,7 mm	73,7 mm
Embrayage/transmission primaire				
Commande primaire	Type		Pignon	Pignon
	Rapport de réduction		1,75 (105/60)	1,75 (105/60)
Embrayage	Type		Humide, à disques multiples	Humide, à disques multiples
Nombre de disques de friction			9	9
Planéité du disque			0,15 mm (0,2 mm)	0,15 mm (0,2 mm)
Epaisseur de disque garni (neuf)			3,80 mm -0/+0,80 mm	3,80 mm -0/+0,80 mm
Epaisseur de disque garni (limite d'usure)			3,60 mm	3,60 mm
Jeu de cale de noix d'embrayage			0,125 mm/0,075 mm	0,125 mm/0,075 mm
Méthode de commande d'embrayage			Câble	Câble
Jeu du câble d'embrayage (au levier)			0,4 mm/0,8 mm	0,4 mm/0,8 mm
Piston/vilebrequin				
Diamètre d'alésage de cylindre			(jusqu'au NIV 53779) 76,003 mm/75,985 mm (à partir du NIV 53780) 76.050 mm/76.030 mm	79,030 mm/78,985 mm
Diamètre de piston (à 90° de l'axe du piston)			75,975 mm/75,960 mm Cylindres Numéros 1 et 3	78,975 mm/78,960 mm Cylindres Numéros 1 et 3
			75,970 mm/75,960 mm Cylindre N°2	78,970 mm/78,960 mm Cylindre N°2
Jeu de segment dans la gorge	Premier		0,02 mm/0,06 mm	0,02 mm/0,06 mm
	Second		0,02 mm/0,06 mm	0,02 mm/0,06 mm
Largeur de gorge de segment	Premier		1,03 mm/1,01 mm	0,83 mm/0,81 mm
	Second		1,03 mm/1,01 mm	0,83 mm/0,81 mm
	Racleur d'huile		2,03 mm/2,01 mm	1,53 mm/1,51 mm
Coupe de segment	Premier		0,15 mm/0,30 mm	0,15 mm/0,30 mm
(segment neuf monté dans l'alésage)	Second		0,26 mm/0,41 mm	0,30 mm/0,45 mm
	Racleur d'huile		0,20 mm/0,70 mm	0,20 mm/0,70 mm
Diamètre d'alésage d'axe dans le piston			19,008 mm/19,002 mm	19,008 mm/19,002 mm
Diamètre d'axe de piston			19,000 mm/18,995 mm	19,000 mm/18,995 mm
Diamètre de pied de bielle			19,034 mm/19,016 mm	19,034 mm/19,016 mm
Jeu latéral de tête de bielle			0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)	0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)
Diamètre de maneton			40,960 mm/40,946 mm (40,932 mm min.)	40,960 mm/40,946 mm (40,932 mm min.)
Jeu de coussinet bielle			0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)
Diamètre de tourillon			37,976 mm/37,960 mm (37,936 mm min.)	37,976 mm/37,960 mm (37,936 mm min.)
Jeu de coussinet de palier			0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)
Jeu latéral de vilebrequin			0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)

Caractéristiques		T509 Speed Triple	T595 Daytona
Boîte de vitesses			
Type		6 rapports à prise constante	6 rapports à prise constante
Rapports de démultiplication	1ère	2,733 (41/15)	2,733 (41/15)
	2ème	1,947 (37/19)	1,947 (37/19)
	3ème	1,545 (34/22)	1,545 (34/22)
	4ème	1,291 (31/24)	1,291 (31/24)
	5ème	1,154 (30/26)	1,154 (30/26)
	6ème	1,074 (29/27)	1,074 (29/27)
Epaisseur de la fourchette		5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)
Largeur de gorge dans baladeur		6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)
Jeu de fourchette de sélecteur de vitesses dans la gorge		0,55 mm max.	0,55 mm max.
Réduction finale		Chaîne	Chaîne
Rapport de démultiplication finale		2,388 (18/43)	2,388 (18/43)
Type de chaîne		Regina 136 ORP	Regina 136 ORP
Nombre de maillons		108	108
Longueur de 20 maillons		321 mm	321 mm
Débattement de chaîne secondaire		35-40 mm	35-40 mm
Graissage de chaîne		Bombe de lubrifiant pour chaîne Mobil	Bombe de lubrifiant pour chaîne Mobil
Graissage			
Graissage sous pression, contenance en huile du carter (filtre inclus, sec)		4,00 l	4,00 l
Huile préconisée		Huile synthétique 10W/40, conforme à la spécification API-SH	Huile synthétique 10W/40, conforme à la spécification API-SH
Pression d'huile (dans la galerie principale)		40,0 lb/in^2 min. (A une température d'huile de 80°C) (à 5000 tr/min.)	40,0 lb/in^2 min. (à une température d'huile de 80°C) (à 5000 tr/min.)
Jeu d'extrémité de rotor de pompe à huile		0,15 mm (0,2 mm max.)	0,15 mm (0,2 mm max.)
Jeu de corps de pompe à huile		0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)	0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)
Jeu axial du rotor de pompe à huile		0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)	0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)
Système d'allumage			
Type		Numérique, à induction	Numérique, à induction
Limiteur électronique de régime		9700 tr/min.	10800 tr/min.
Entrefer de capteur		1,00 mm ± 0,2 mm	1,00 mm ± 0,2 mm
Résistance de capteur		1,3 Kohm ± 10% à 20°C	1,3 Kohm ± 10% à 20°C
Type de bobinage d'allumage		Bobine d'allumage sans fils H.T.	Bobine d'allumage sans fils H.T.
Type de bougie		NGK-DPR8EA-9	NGK-DPR8EA-9
Ecartement d'électrode de bougie		0,9 mm	0,9 mm

Caractéristiques	T509 Speed Triple	T595 Daytona
Système d'alimentation		
Type d'essence	Sans plomb, 95 RON	Sans plomb, 95 RON
Contenance du réservoir d'essence	18 litres	18 litres
Témoin d'avertissement de bas niveau	3,5 litres de réserve	3,5 litres de réserve
Type de pompe d'alimentation	Immergée	Immergée
Pression d'essence (nominale)	3,0 Bar	3,0 Bar
Système de commande de purge	Electronique, via l'ECU du système d'alimentation	Electronique, via l'ECU du système d'alimentation
Système d'injection		
Type	Electronique, séquentiel	Electronique, séquentiel
Ralenti	1200 tr/min.	1200 tr/min.
Type d'injecteur	A double jet, clapet commandé par solénoïde	A double jet, clapet commandé par solénoïde
Papillon	Câble/poignée des gaz/potentiomètre électronique de papillon d'accélérateur	Câble/poignée des gaz/potentiomètre électronique de papillon d'accélérateur
Capteurs de commande	Vitesse sur route, pression barométrique, position de papillon, position d'arbre à cames, position de vilebrequin, température de liquide de refroidissement, température d'admission d'air	Vitesse sur route, pression barométrique, position de papillon, position d'arbre à cames, position de vilebrequin, température de liquide de refroidissement, température d'admission d'air
Circuit de refroidissement		
Mélange de liquide de refroidissement	Eau distillée/antigel en proportions égales	Eau distillée/antigel en proportions égales
Type d'antigel	Antigel Mobil	Antigel Mobil
Point de congélation	-35°C	-35°C
Contenance du circuit de refroidissement	2,8 litres	2,8 litres
Pression d'ouverture du bouchon du radiateur	1,1 bar	1,1 bar
Température d'ouverture de thermostat	85°C (nominale)	85°C (nominale)
Température d'enclenchement de contacteur de ventilateur de refroidissement	95°C	95°C
Résistance de sonde d'indicateur de température	2,9 - 3,3 Kohm à 15°C	2,9 - 3,3 Kohm à 15°C

Caractéristiques	T509 Speed Triple	T595 Daytona
Suspension		
Course de fourche avant	120 mm	120 mm
Qualité d'huile de fourche préconisée	Showa SS8	Showa SS8
Niveau d'huile (fourche entièrement comprimée)	76 mm	76 mm
Volume d'huile (rempli à sec)	589 cm3	589 cm3
Dépassement de fourche avant	A fleur de la face supérieure du té supérieur	A fleur de la face supérieure du té supérieur
Débattement de roue arrière	140 mm	140 mm
Graisse pour roulement de suspension arrière	Graisse Mobil HP 222	Graisse Mobil HP 222
Freins		
Avant - type	Deux, à commande hydraulique	Deux, à commande hydraulique
	Etriers à quatre pistons agissant sur 2 disques	Etriers à quatre pistons agissant sur 2 disques
Diamètre de piston d'étrier	33,96 mm/30,23 mm	33,96 mm/30,23 mm
Diamètre de disque	320 mm	320 mm
Epaisseur de disque	4 mm (3,5 mm minimum)	4 mm (3,5 mm minimum)
Voile maximum du disque	0,3 mm (0,1 mm standard)	0,3 mm (0,1 mm standard)
Diamètre de maître-cylindre	14 mm	14 mm
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Mobil DOT4	Liquide de frein et d'embrayage universel Mobil DOT4
Arrière - type	Etrier à 2 pistons, à commande hydraulique	Etrier à 2 pistons, à commande hydraulique
	Monodisque	Monodisque
Diamètre de piston d'étrier	27 mm	27 mm
Diamètre de disque	220 mm	220 mm
Epaisseur de disque	5 mm (4,5 mm minimum)	5 mm (4,5 mm minimum)
Voile maximum du disque	0,3 mm (0,1 mm standard)	0,3 mm (0,1 mm standard)
Diamètre de maître-cylindre	14 mm	14 mm
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Mobil DOT4	Liquide de frein et d'embrayage universel Mobil DOT4

Caractéristiques	T509 Speed Triple	T595 Daytona
Roues et pneumatiques		
Voile axial de jante de roue avant	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue avant	0,5 mm	0,5 mm
Pneus avant	Voir manuel du conducteur	Voir manuel du conducteur
Pression de gonflage de pneu avant (à froid)	2,5 kg/cm^2	2,5 kg/cm^2
Profondeur minimale de sculpture de pneu avant.	2,0 mm	2,0 mm
Voile axial de jante de roue arrière	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue arrière	0,5 mm	0,5 mm
Pneus arrière	Voir manuel du conducteur	Voir manuel du conducteur
Pression de gonflage de pneu arrière (à froid)	2,9 kg/cm^2	2,9 kg/cm^2
Profondeur minimale des sculptures du pneu arrière	2,0 mm - jusqu'à 130 km/h (80 mph)	2,0 mm - jusqu'à 130 km/h (80 mph)
	3,0 mm - plus de 130 km/h (80 mph)	3,0 mm - plus de 130 km/h (80 mph)

AVERTISSEMENT : Les motos Triumph ne doivent pas être conduites à des vitesses supérieures à la limite légale, sauf sur circuits.

Cadre		
Type de cadre	En aluminium, à poutrelles jumelées	En aluminium, à poutrelles jumelées
Longueur totale	2115 mm	2115 mm
Largeur totale (entre rétroviseurs)	860 mm	800 mm
Hauteur totale	1170 mm	1230 mm
Empattement	1440 mm	1440 mm
Hauteur de selle	800 mm	800 mm
Chasse	24°	24°
Traînée	86 mm	86 mm
Poids à sec	196 kg	198 kg
Charge utile maxi. (pilote, passager, bagages et accessoires)	185 kg	185 kg

Caractéristiques		T509 Speed Triple	T595 Daytona
Equipement électrique			
Type de batterie		Yuasa YB14L-A2	Yuasa YB14L-A2
Capacité de batterie		12 V - 14 A heure	12 V - 14 A heure
Débit d'alternateur		40A	40A
Fusibles	N°1	Commande d'allumage	Commande d'allumage
	N°2	Disjoncteur de phare	Disjoncteur de phare
	N°3	Feux de position et arrière	Feux de position et arrière
	N°4	Clignotants et feu stop	Clignotants et feu stop
	N°5	Ventilateur de refroidissement	Ventilateur de refroidissement
	N°6	Feu de croisement et feu de route	Feu de croisement et feu de route
	N°7	Fusible principal	Fusible principal
	N°8	Pompe à essence, module ECM de gestion moteur	Pompe à essence, module ECM de gestion moteur
	N°9	Contacteur à clef	Contacteur à clef
	N°10	Rechange	Rechange
	En ligne	Instruments	Instruments

Caractéristiques		Speed Triple 955cm³	Daytona 955i
Moteur		3 cylindres, 12 soupapes, deux arbres à cames en tête	3 cylindres, 12 soupapes, deux arbres à cames en tête
Implantation		Transversal, en ligne	Transversal, en ligne
Cylindrée		955 cm3	955 cm3
Alésage x course		79,0 mm x 65 mm	79,0 mm x 65 mm
Rapport volumétrique		11,2 : 1	11,2 : 1
Numérotation des cylindres		Gauche à droite (N°3 à côté de la chaîne de distribution)	Gauche à droite (N°3 à côté de la chaîne de distribution)
Ordre d'allumage		1-2-3	1-2-3
Puissance maxi.		110 PS à 9200 tr/min.	130 PS à 9900 tr/min.
Couple maxi.		97 N.m à 5800 tr/min.	100 N.m à 7600 tr/min.
Culasse			
Diamètre de tête de soupape.	Admission	32,5 mm	32,5 mm
	Echappement	28,0 mm	28,0 mm
Levée de soupape	Admission	9,35 mm	9,35 mm
	Echappement	9,30 mm	9,30 mm
Diamètre de tige de soupape.	Admission	5,490 mm/5,474 mm (5,47 mm min.)	5,490 mm/5,474 mm (5,47 mm min.)
	Echappement	5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)	5,470 mm/5,455 mm (5,45 mm min.)
Diamètre d'alésage de guide de soupape		5,515 mm/5,500 mm	5,515 mm/5,500 mm
Jeu de la tige de soupape dans le guide	Admission	0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.)	0,04 mm/0,01 mm (0,07 mm max.)
	Echappement	0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)	0,06 mm/0,03 mm (0,09 mm max.)
Portée de siège de soupape (sur le siège)		1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)	1,1 mm/0,9 mm (1,5 mm max.)
Portée de siège de soupape (soupape)		2,5 mm/1,8 mm	2,5 mm/1,8 mm
Angle de siège de soupape		45°	45°
Charge de ressort de soupape à la longueur spécifié	Intérieur	15 kg min. à 24,0 mm	15 kg min. à 24,0 mm
	Extérieur	41 kg min. à 26,5 mm	41 kg min. à 26,5 mm
Jeu de soupape	Admission	0,15 mm/0,10 mm	0,15 mm/0,10 mm
	Echappement	0,20 mm/0,15 mm	0,20 mm/0,15 mm
Diamètre de poussoir de soupape.		27,993 mm/27,987 mm	27,993 mm/27,987 mm
Diamètre d'alésage de poussoir de soupape		28,021 mm/28,000 mm	28,021 mm/28,000 mm
Calage de la distribution	Admission - Ouverture	25° avant PMH (à une levée de 1,0 mm)	30° avant PMH (à une levée de 1,0 mm)
	Fermeture	36° après PMB (à une levée de 1,0 mm)	43° après PMB (à une levée de 1,0 mm)
	Durée	241°	253°
	Echappement -Ouverture	34° avant PMH (à une levée de 1,0 mm)	45° avant PMH (à une levée de 1,0 mm)
	Fermeture	25° après PMB (à une levée de 1,0 mm)	26° après PMB (à une levée de 1,0 mm)
	Durée	237°	251°
Diamètre de portée d'arbre à cames		22,93 mm/22,90 mm	22,93 mm/22,90 mm
		22,936 mm/22,923 mm (saillie)	22,936 mm/22,923 mm (saillie)
Jeu de portée d'arbre à cames		0,12 max.	0,12 max.
Diamètre d'alésage de portée d'arbre à cames		23,021 mm/23,000 mm	23,021 mm/23,000 mm
Jeu axial d'arbre à cames		0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)	0,13 mm/0,03 mm (0,2 mm max.)

Caractéristiques			Speed Triple 955cm³	Daytona 955i
Culasse (continué)				
Voile d'arbre à cames			0,05 mm max.	0,05 mm max.
Longueur libre du ressort du tendeur de chaîne de distribution			73,7 mm	73,7 mm
Embrayage/transmission primaire				
Commande primaire	Type		Pignon	Pignon
	Rapport de réduction		1,75 (105/60)	1,75 (105/60)
Embrayage	Type		Humide, à disques multiples	Humide, à disques multiples
Nombre de disques de friction			9	9
Planéité du disque			0,15 mm (0,2 mm)	0,15 mm (0,2 mm)
Epaisseur de disque garni (neuf)			3,80 mm -0/+0,80 mm	3,80 mm -0/+0,80 mm
Epaisseur de disque garni (limite d'usure)			3,60 mm	3,60 mm
Jeu de cale de noix d'embrayage			0,125 mm/0,075 mm	0,125 mm/0,075 mm
Méthode de commande d'embrayage			Câble	Câble
Jeu du câble d'embrayage (au levier)			0,4 mm/0,8 mm	0,4 mm/0,8 mm
Piston/vilebrequin				
Diamètre d'alésage de cylindre			79,030 mm/79.050 mm	79,030 mm/79.050 mm
Diamètre de piston (à 90° de l'axe du piston)			78,980 mm/75,960 mm Cylindres Numéros 1 et 3	78,980 mm/78,960 mm Cylindres Numéros 1 et 3
			78,970 mm/75,960 mm Cylindre N°2	78,970 mm/78,960 mm Cylindre N°2
Jeu de segment dans la gorge	Premier		0,02 mm/0,06 mm	0,02 mm/0,06 mm
	Second		0,02 mm/0,06 mm	0,02 mm/0,06 mm
Largeur de gorge de segment	Premier		0,83 mm/0,81 mm	0,83 mm/0,81 mm
	Second		0,83 mm/0,81 mm	0,83 mm/0,81 mm
	Racleur d'huile		1,53 mm/1,51 mm	1,53 mm/1,51 mm
Coupe de segment	Premier		0,15 mm/0,30 mm	0,15 mm/0,30 mm
(segment neuf monté dans l'alésage)	Second		0,30 mm/0,45 mm	0,30 mm/0,45 mm
	Racleur d'huile		0,20 mm/0,70 mm	0,20 mm/0,70 mm
Diamètre d'alésage d'axe dans le piston			19,008 mm/19,002 mm	19,008 mm/19,002 mm
Diamètre d'axe de piston			19,000 mm/18,995 mm	19,000 mm/18,995 mm
Diamètre de pied de bielle			19,034 mm/19,016 mm	19,034 mm/19,016 mm
Jeu latéral de tête de bielle			0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)	0,3 mm/0,15 mm (0,5 mm max.)
Diamètre de maneton			40,960 mm/40,946 mm (40,932 mm min.)	40,960 mm/40,946 mm (40,932 mm min.)
Jeu de coussinet bielle			0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)	0,066 mm/0,036 mm (0,1 mm max.)
Diamètre de tourillon			37,976 mm/37,960 mm (37,936 mm min.)	37,976 mm/37,960 mm (37,936 mm min.)
Jeu de coussinet de palier			0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)	0,044 mm/0,020 mm (0,1 mm max.)
Jeu latéral de vilebrequin			0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)	0,20 mm/0,05 mm (0,4 mm max.)

Caractéristiques		Speed Triple 955cm³	Daytona 955i
Boîte de vitesses			
Type		6 rapports à prise constante	6 rapports à prise constante
Rapports de démultiplication	1ère	2,733 (41/15)	2,733 (41/15)
	2ème	1,947 (37/19)	1,947 (37/19)
	3ème	1,545 (34/22)	1,545 (34/22)
	4ème	1,291 (31/24)	1,291 (31/24)
	5ème	1,154 (30/26)	1,154 (30/26)
	6ème	1,074 (29/27)	1,074 (29/27)
Epaisseur de la fourchette		5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)	5,9 mm/5,8 mm (5,7 mm min.)
Largeur de gorge dans baladeur		6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)	6,1 mm/6,0 mm (6,25 mm max.)
Jeu de fourchette de sélecteur de vitesses dans la gorge		0,55 mm max.	0,55 mm max.
Réduction finale		Chaîne	Chaîne
Rapport de démultiplication finale (jusqu'au NIV 89736)		2,388 (18/43)	2,388 (18/43)
Rapport de démultiplication finale (à partir du NIV 89737)		2,388 (18/43)	2,333 (18/42)
Rapport de démultiplication finale (en Allemagne uniquement à partir du NIV 89737)		2,388 (18/43)	2,263 (19/43)
Type de chaîne		Regina 136 ORP	Regina 136 ORP
Nombre de maillons (jusqu'au NIV 89736)		108	108
Nombre de maillons (à partir du NIV 89737)		108	106
Nombre de maillons (en Allemagne uniquement à partir du NIV 89737)		108	108
Longueur de 20 maillons		321 mm	321 mm
Débattement de chaîne secondaire		35-40 mm	35-40 mm
Graissage de chaîne		Bombe de lubrifiant pour chaîne Mobil	Bombe de lubrifiant pour chaîne Mobil
Graissage			
Graissage sous pression, contenance en huile du carter (filtre inclus, sec)		4,00 l	4,00 l
Huile préconisée		Huile synthétique 15W/40, conforme à la spécification API-SH	Huile synthétique 15W/40, conforme à la spécification API-SH
Pression d'huile (dans la galerie principale)		2,76 bar min. (à une température d'huile de 80°C) (à 5000 tr/min.)	2,76 bar min. (à une température d'huile de 80°C) (à 5000 tr/min.)
Jeu d'extrémité de rotor de pompe à huile		0,15 mm (0,2 mm max.)	0,15 mm (0,2 mm max.)
Jeu de corps de pompe à huile		0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)	0,22 mm/0,15 mm (0,35 mm max.)
Jeu axial du rotor de pompe à huile		0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)	0,02 mm/0,007 (0,1 mm max.)

Caractéristiques	Speed Triple 955cm³	Daytona 955i
Système d'allumage		
Type	Numérique, à induction	Numérique, à induction
Limiteur électronique de régime	9700 tr/min.	10800 tr/min.
Entrefer de capteur	1,00 mm ± 0,2 mm	1,00 mm ± 0,2 mm
Résistance de capteur	1,3 Kohm ± 10% à 20°C	1,3 Kohm ± 10% à 20°C
Type de bobinage d'allumage	Embrochable supérieure	Embrochable supérieure
Type de bougie	NGK-DPR8EA-9	NGK-DPR8EA-9
Ecartement d'électrode de bougie	0,9 mm	0,9 mm
Système d'alimentation		
Type d'essence	Sans plomb, 95 RON	Sans plomb, 95 RON
Contenance du réservoir d'essence	18 litres	18 litres
Témoin d'avertissement de bas niveau	3,5 litres de réserve	3,5 litres de réserve
Type de pompe d'alimentation	Immergée	Immergée
Pression d'essence (nominale)	3,0 Bar	3,0 Bar
Système de commande de purge	Electronique, via l'ECU du système d'alimentation	Electronique, via l'ECU du système d'alimentation
Système d'injection		
Type	Electronique, séquentiel	Electronique, séquentiel
Ralenti	1200 tr/min.	1200 tr/min.
Type d'injecteur	A double jet, clapet commandé par solénoïde	A double jet, clapet commandé par solénoïde
Papillon	Câble/poignée des gaz/potentiomètre électronique de papillon	Câble/poignée des gaz/potentiomètre électronique de papillon
Capteurs de commande	Pression barométrique, position de papillon, température de liquide de refroidissement, position de vilebrequin, température d'admission d'air	Pression barométrique, position de papillon, température de liquide de refroidissement, position de vilebrequin, température d'admission d'air
Circuit de refroidissement		
Mélange de liquide de refroidissement	Eau distillée/antigel en proportions égales	Eau distillée/antigel en proportions égales
Type d'antigel	Antigel Mobil	Antigel Mobil
Point de congélation	-35°C	-35°C
Contenance du circuit de refroidissement	2,8 litres	2,8 litres
Pression d'ouverture du bouchon du radiateur	1,1 bar	1,1 bar
Température d'ouverture de thermostat	85°C (nominale)	85°C (nominale)
Température d'enclenchement de contacteur de ventilateur de refroidissement	95°C	95°C
Résistance de sonde d'indicateur de température	2,9 - 3,3 Kohm à 15°C	2,9 - 3,3 Kohm à 15°C

Caractéristiques	Speed Triple 955cm³	Daytona 955i
Suspension		
Course de fourche avant	120 mm	120 mm
Qualité d'huile de fourche préconisée	Showa SS8	Showa SS8
Niveau d'huile (fourche entièrement comprimée)	76 mm	76 mm
Volume d'huile (rempli à sec)	589 cm3	589 cm3
Dépassement de fourche avant	A fleur de la face supérieure du té supérieur	A fleur de la face supérieure du té supérieur
Débattement de roue arrière	140 mm	140 mm
Graisse pour roulement de suspension arrière	Graisse Mobil HP 222	Graisse Mobil HP 222
Freins		
Avant - type	Deux, à commande hydraulique	Deux, à commande hydraulique
	Etriers à quatre pistons agissant sur 2 disques	Etriers à quatre pistons agissant sur 2 disques
Diamètre de piston d'étrier	33,96 mm/30,23 mm	33,96 mm/30,23 mm
Diamètre de disque	320 mm	320 mm
Epaisseur de disque	4 mm (3,5 mm minimum)	4 mm (3,5 mm minimum)
Voile maximum du disque	0,3 mm (0,1 mm standard)	0,3 mm (0,1 mm standard)
Diamètre de maître-cylindre	14 mm	14 mm
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Mobil DOT4	Liquide de frein et d'embrayage universel Mobil DOT4
Arrière - type	Etrier à 2 pistons, à commande hydraulique	Etrier à 2 pistons, à commande hydraulique
	Monodisque	Monodisque
Diamètre de piston d'étrier	27 mm	27 mm
Diamètre de disque	220 mm	220 mm
Epaisseur de disque	5 mm (4,5 mm minimum)	5 mm (4,5 mm minimum)
Voile maximum du disque	0,3 mm (0,1 mm standard)	0,3 mm (0,1 mm standard)
Diamètre de maître-cylindre	14 mm	14 mm
Liquide préconisé	Liquide de frein et d'embrayage universel Mobil DOT4	Liquide de frein et d'embrayage universel Mobil DOT4

Caractéristiques	Speed Triple 955cm³	Daytona 955i
Roues et pneumatiques		
Voile axial de jante de roue avant	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue avant	0,5 mm	0,5 mm
Pneus avant	Voir manuel du conducteur	Voir manuel du conducteur
Pression de gonflage de pneu avant (à froid)	2,5 bar	2,5 bar
Profondeur minimale de sculpture de pneu avant.	2,0 mm	2,0 mm
Voile axial de jante de roue arrière	0,5 mm	0,5 mm
Voile radial de jante de roue arrière	0,5 mm	0,5 mm
Pneus arrière	Voir manuel du conducteur	Voir manuel du conducteur
Pression de gonflage de pneu arrière (à froid)	2,9 bar	2,9 bar
Profondeur minimale de sculpture du pneu arrière	2,0 mm - jusqu'à 130 km/h	2,0 mm - jusqu'à 130 km/h
	3,0 mm - plus de 130 km/h	3,0 mm - plus de 130 km/h

AVERTISSEMENT : Les motos Triumph ne doivent pas être conduites à des vitesses supérieures à la limite légale, sauf sur circuits.

Cadre		
Type de cadre	En aluminium, à poutrelles jumelées	En aluminium, à poutrelles jumelées
Longueur totale	2115 mm	2115 mm
Largeur totale (entre rétroviseurs)	860 mm	800 mm
Hauteur totale	1170 mm	1230 mm
Empattement (jusqu'au NIV 89736)	1440 mm	1440 mm
Empattement (à partir du NIV 89737)	1440 mm	1431 mm
Hauteur de selle	800 mm	800 mm
Chasse	24°	24°
Traînée	86 mm	86 mm
Poids à sec	196 kg	198 kg
Charge utile maxi. (pilote, passager, bagages et accessoires)	185 kg	185 kg

Caractéristiques	Speed Triple 955cm³	Daytona 955i
Equipement électrique		
Type de batterie	GS GTX12-BS	GS GTX12-BS
Capacité de batterie	12 V - 12 A heure	12 V - 12 A heure
Débit d'alternateur	40A	40A

Couples de serrage

Culasse

Application	Couple (N.m)	Remarques
Couvre culasse sur culasse	10	
Tendeur de chaîne de distribution sur carter-moteur	9	
Boulon central de tendeur de chaîne de distribution	23	
Chapeaux de palier d'arbre à cames sur culasse	10	Lubrifier les filetages
Pignon de chaîne de distribution sur arbre à cames	15	Fixation indesserable
Patin de tendeur de chaîne de distribution sur carter-moteur	18	Fixation indesserable
Patin supérieur de chaîne de distribution sur culasse	10	Fixation indesserable
Boulons de culasse sur carter-moteur (vis M6)	12	
Boulons de culasse sur carter-moteur	Voir Section 3	
Capteur de position d'arbre à cames sur couvre-culasse	10	

Embrayage

Application	Couple (N.m)	Remarques
Carter d'embrayage sur carter-moteur	9	
Ecrou central d'embrayage	105	
Plateau d'embrayage sur cloche	10	
Plaque insonorisante de carter d'embrayage sur carter	12	

Balancier, vilebrequin et carter-moteur

Application	Couple (N.m)	Remarques
Carter supérieur sur carter inférieur (boulons M8)	Voir section 6	
Carter supérieur sur carter inférieur (boulons M6)	Voir section 6	
Chapeaux de palier de balancier	28	Lubrifier les filetages
Boulon de retenue de balancier	40	Utilisez du "Loctite 270"
Ecrou de chapeau de bielle	Voir section 6	
Disque de capteur de vilebrequin sur vilebrequin	27	Fixation indesserable
Plaque de fixation de capteur de vilebrequin sur carter-moteur	10	
Disque de reniflard sur vilebrequin	12	Fixation indesserable

Carters moteur extérieurs

Application	Couple (N.m)	Remarques
Couvercle de vilebrequin sur carter-moteur	9	
Carter de pignon de chaîne sur carter-moteur	9	
Carter d'embrayage sur carter-moteur	9	
Regard d'huile sur carter d'embrayage	5	
Bouchon de remplissage d'huile sur carter d'embrayage	Serré à la main	
Plaque insonorisante de carter d'embrayage sur carter	12	
Couvercle de sortie d'eau sur culasse	9	

Boîte de vitesses

Application	Couple (N.m)	Remarques
Pignon de sortie de boîte sur arbre secondaire	132	Utiliser une rondelle à languette neuve
Etoile de tambour sur tambour de sélecteur	12	Fixation indesserable
Goujon de levier de verrouilleur	9	Fixation indesserable
Ecrou de levier de verrouilleur	9	
Vis de retenue de roulement du tambour sélecteur	12	
Plaque d'arrêt sur carter	9	
Retenue d'axe de sélecteur	6	
Boulon de butée de ressort	28	
Pignon d'entraînement d'alternateur/boîtier sur arbre	40	Fixation indesserable

Circuit de graissage

Application	Couple (N.m)	Remarques
Carter inférieur sur carter-moteur	12	
Bouchon de vidange de carter d'huile	25	Utiliser une rondelle neuve
Clapet de décharge de pression d'huile sur carter-moteur	15	Utilisez du "Loctite 270"
Manocontact de pression d'huile sur carter-moteur	13	Utiliser des rondelles neuves
Filtre à huile sur adaptateur	10	
Tuyau d'alimentation en huile sur culasse	25	Utiliser des rondelles neuves
Raccords de radiateur d'huile sur carter inférieur	25	Utiliser des rondelles neuves
Raccords de radiateur d'huile sur radiateur	25	Utiliser des rondelles neuves
Fixations de radiateur d'huile	9	
Pompe à huile sur carter-moteur	12	

Chaîne et couronne

Application	Couple (N.m)	Remarques
Couronne sur amortisseur de couple	33	
Carter de chaîne sur bras oscillant	4.5	
Patin de friction de chaîne sur bras oscillant4	9	
Couvre-chaîne au bras oscillant	4.5	
Carter d'amortisseur de couple sur arbre	146	Utiliser un écrou neuf

Circuit de refroidissement

Application	Couple (N.m)	Remarques
Pompe à eau sur carter	10	
Boîtier de thermostat sur filtre à air	5	
Boîtier avant de calorstat sur boîtier arrière	7	
Radiateur sur cadre	9	
Raccords de radiateur d'huile sur carter inférieur	25	Utiliser des rondelles neuves
Raccords de radiateur d'huile sur radiateur	25	Utiliser des rondelles neuves
Radiateur d'huile sur support moteur	9	
Coude de sortie d'eau sur culasse	12	
Bouchon de vidange de liquide de refroidissement	13	Utiliser une rondelle neuve

Système d'alimentation et filtre à air

Application	Couple (N.m)	Remarques
Réservoir d'essence sur cadre	12	
Bouchon de réservoir d'essence	3	
Plaque de fixation de pompe d'alimentation d'essence	5	
Vis de collier de pompe d'alimentation	4	
Vis de collier de filtre à essence	3	
Boîtier de papillon sur culasse	12	
Support de rampe d'essence sur collecteur d'essence	5	
Support de rampe d'essence sur boîtier de papillon	5	
Potentiomètre de papillon sur boîtier de papillon	2	
Raccords de tuyau d'arrivée/retour d'essence sur rampe d'essence	20	Utiliser des rondelles neuves
Bride de collecteur d'échappement sur culasse	Voir section 9	
Silencieux d'échappement sur patte de fixation de silencieux	15	
Patte de fixation d'échappement sur cadre	15	
Filtre à air sur couvre culasse	10	

Roues

Application	Couple (N.m)	Remarques
Boulon d'axe de roue avant	60	
Boulons de bridage d'axe de roue avant	20	
Roue arrière sur axe	146	

Suspension arrière

Application	Couple (N.m)	Remarques
Boulons d'axe de bras oscillant	60	
Boulons de patin de frottement de bras oscillant	4.5	
Doigt de positionnement de support d'étrier	40	
Boulon de bridage d'excentrique de réglage/moyeu arrière	55	
Boulons de carter de chaîne	4.5	
Doigt de commande de roue arrière sur axe	9	
Boulon de fixation supérieure de combiné de suspension arrière	48	
Boulon de fixation inférieure de combiné de suspension arrière/pivot entre biellette de liaison et basculeur	100	
Pivot de basculeur sur cadre	95	

Suspension avant

Application	Couple (N.m)	Remarques
Boulon de serrage de té supérieur	20	
Boulon de serrage de té inférieur	20	
Bouchon supérieur de fourche	22	
Boulons de bridage entre fourche et axe de roue	20	
Ecrou central de té supérieur	40	
Boulon de plongeur	35	Utiliser une rondelle neuve
Bride de guidon sur té supérieur (guidon bas uniquement)	25	Vis M8 uniquement
Bride de guidon sur té supérieur (guidon bas uniquement)	35	Vis M6 uniquement

Freins

Application	Couple (N.m)	Remarques
Etrier de frein avant sur fourche	40	
Axe de retenue de plaquette de frein avant	25	
Vis de purge d'étrier de frein avant	7	
Durit de frein avant sur étrier	25	
Maître-cylindre de frein avant sur guidon	15	
Réservoir de maître-cylindre de frein avant sur support	12	
Durit de frein avant sur maître-cylindre	25	
Disque de frein avant sur roue	22	Utiliser des fixations neuves
Etrier de frein arrière sur support	40	
Axe de retenue de plaquette de frein arrière	20	
Vis de purge d'étrier de frein arrière	7	
Durit de frein arrière sur étrier	25	
Maître-cylindre de frein arrière sur cadre	30	Fixation indesserable
Réservoir de maître-cylindre de frein arrière sur bac à batterie	7	
Durit de frein arrière sur maître-cylindre	25	
Disque de frein arrière sur arbre de roue	22	Utiliser des fixations neuves

Repose-pied, platines support et silentblocs moteur

Application	Couple (N.m)	Remarques
Carter-moteur supérieur sur cadre	95	
Carter-moteur inférieur sur cadre	95	
Culasse sur cadre	95	
Support de fixation gauche de cadre sur culasse	95	
Support de fixation gauche sur cadre	30	
Platine support sur cadre	30	Fixation indesserable
Support de repose-pied arrière sur cadre	30	
Support de fixation de béquille latérale	40	
Boulon de pivot de béquille latérale	20	
Repose-pied avant sur platine support	40	Fixation indesserable

Equipement électrique

Application	Couple (N.m)	Remarques
Alternateur sur carter-moteur	20	
Commande d'alternateur sur alternateur	44	
Démarreur sur carter-moteur	10	
Contacteur de béquille latérale sur support	5	
Instruments sur boîtier	6	

Carrosserie

Application	Couple (N.m)	Remarques
Garde-boue avant sur fourche	9	
Flancs latéraux sur cadre	9	
Selle avant sur cadre	9	
Tête de fourche sur moulage d'optique	5	
Bas de carénage sur support	8	
Flanc latéral sur support	8	